O mare campanie pentru promovarea sportului mecanic

Motociclismul capătă o largă desvoltare sportivă și o îndrumare de utilitate militară

MOTOCICLISM

An de an, motociclismul românesc — acelaș care a cunoscut o vreme de ctivă și înviorătoare manifestare, — o duce tot mai greu.

Sportul mecanic reclamă investiții cari duc până la sacrificiile materiale ale tuturor celor ce se angajează să serveaască mișcarea, — dela președinte la ultimul alergător...

Fără sprijinul direct al autorității de stat, orice încercare era dinainte condamnată să rămână o intenție frumoasă... In această situație, era firesc ca eforturile motocicliștilor să rămână fără ecou în public, — publicul de care depinde organizarea marilor manifestări.

Iată însă că în fruntea forului de conducere a motociclismului românesc, a fost numit unul dintre cei mai valoroși conducători din angrenajul sportului național, — d. ing. Cezar Popescu, om de mari inițiative și de frumos format social.

N'au trecut nici două săptămâni dela numirea d-sale și iată că a și purces la lucru temeinic în folosul motociclismului. Desigur, nu poate fi vorba încă de realizări definitive; a luat totuși un prim contact cu reprezentanții grupărilor afiliate și a reușit — performanță excepțională dacă nu omitem detaliile litigiului care dăinuește de multă vreme — să asigure o colaborare între cele două mari grupări din Brașov, Moto Clubul Brașov și Coronesis.

In felul acesta, Brașovul își reclădește activitatea pe baze consolidate de colaborarea arătată, punându-se capăt unei situații care avea grele repercusiuni în sportul mecanic.

O revizuire a politicii de conducere

Putem arăta, din informațiile ce am obținut, că activitatea federației motocicliste, va cunoaște un nou colorit și un cu totul alt contur.

Este vorba de o revizuire a întregei politici de conducere, care are de scop:

a). antrenarea interesului tuturor grupărilor componente spre promovarea motociclismului, în primul rând;

b). promovarea ideii de motociclism;

c). ameliorarea regimului de import și întreținere pentru motocicilete;

d). canalizarea activității motocicliste spre o bine stabilită utilitate militară.

D. CEZAR POPESCU

Sunt elemente de care depinde desvoltarea și existența motociclismului la noi.

DESVOLTAREA RELAȚIILOR INTERNAȚIONALE

Din nefericire, motociclismul, la noi, a fost atât de vitregit, încât relațiile cu străinătatea au fost lăsate în complectă desuetudine.

Intr'un sport în care elementul uman este atât de dotat la noi și în care am parvenit, anii trecuți, să ne evidențiăm destul de temeinic — marele merit îl are și d. N. Jilescu, promotorul mișcării de atunci, — e păcat să nu se reia o colaborare cu străinătatea din care prestigiul național și clasa motociclismului nostru vor avea de cules mari rezultate.

Se pare că d. ing. Cezar Popescu n'a trecut neobservată această lacună pe care, în timp util, o va înlătura.

O COLABORARE CU CELELALTE SPORTURI DE PISTĂ

Printr'o ponderată revenire la normal, se poate realiza și un vechi deziderat al necesităților dela noi — unde sporturile de pistă au o situație comună, determinată de greutățile în care-și desvoltă activitatea.

Noul conducător al federației motocicliste, a lăsat să se înțeleagă că ține la o colaborare cu conducerile forurilor celorlalte sporturi de pistă — automobilismul, de care-l leagă caracterul mecanic — și ciclismul, înrudit prin situația-i de sport de pistă.

Firește, nu este o măsură de luat momentan, dar învederează un spirit care călăuzește nouile destine ale federației motocicliste.

*

După cum vedem, federației motocicliste îi incumbă realizarea unui întreg program, cu baze esențial noui.

Prezența d-lui ing. Cezar Popescu în fruntea conducătorilor acestui for, este o garanție că se va lucra cu folos, cinstit și bine. Colaboratorii d-sale, vechi motocicliști și încercați sportivi, au prilejul unei manifestări care să le asigure sfleafirea pasiunei în serviciul căreia militează de ani îndelungați: România să nu aibă numai motocicliști, ci și motociclism.

Iată ceiace se așteaptă și ce trebuie să se realizeze în motociclismul românesc.

— v. f. —

O mare reuniune pugilistică la Chișinău

BOX

Gruparea C. F. R. B. T. în dorința propagării boxului în orașele din provincie, a luat lăudabila inițiativă de a organiza Sâmbătă 29 a. c. la Chișinău, o mare reuniune mixtă de box.

Gala, care se va bucura de patronajul d-nilor colonel Teodorescu și V. Cristi, are un program excepțional.

Capul de afiș este deținut de întâlnirea dintre Moți Spakow și valorosul greu leșcan Gh. Popescu, iar semivedeta va fi furnizată de matchul dintre Mielu Doculescu și Benjamin Adania.

Programul este complectat cu 7 matchuri între cei mai buni amatori din București, Galați și Iași și are în întregime următorul aspect:

PROFESIONIȘTI

Moți Spakow—Gh. Popescu. 10 reprize a 3 minute.

Mielu Doculescu—B. Adania, 10 reprize a 3 minute.

AMATORI

C. Ștefănescu (A. C. T.)—Erberg (Chișinău).

Stoica Nițu (Sporting)—A. Vartolomeu (Chișinău).

L. Colidis (Iași)—L. Sângheorghe (J. C.).

C. David (Gloria C. F. R.)—Onică (Rapid).

C. Panaitescu (Gloria C. F .R.)—M. Stoica (Rapid).

A. Bemzi (Iași)—Fl. Minescu (Rapid).

T. Tutoianu (Turda) — I. Barasch (Tîr).

Reuniunea dela Albert-Hall

In ziua de 15 Noembrie va avea loc la Albert Hall din capitala Angliei o mare reuniune internațională de box.

In match vedetă se vor întâlni englezul Jock Mac Avoy, campionul mijlociu al țării sale și francezul Lebrize, deținătorul titlului semigreu

Matchul a fost angaajt pentru 12 reprize. De notat că ambii protagoniști ai reuniunei dela Londra, au încrucișat mănușile cu pugiliști români.

Mac Avoy, a boxat cu Șerbănescu pe care l-a învins prin abandon în repriza IV-a; iar Lebrize a surclasat la puncte în 10 reprize pe Ilie Petrescu.

Matchul Al. Marinescu-D. Panaitescu

se va disputa la 29 Octombrie la Galați

In seara zilei de 29 Octombrie, se va desfășura în regia harnicei grupări gălățene Gloria CFR de sub președinția d-lui inginer Virgil Ibrăileanu, o reuniune mixtă de box în sala cinematografului „Odeon".

Vedeta galei va fi furnizată de întâlnirea dintre Panaitescu, campionul României la muscă și Al. Marinescu. Partida are, un caracter de revanșă. Căci, acum câtva timp, tot la Galați, profitând de un moment de neatenție al adversarului său și bucurându-se de favorurile zeiței Fortuna, Marinescu a înregistrat o performanță nescontată.

L-a pus k. o. pe Panaitescu.

Performanța aceasta deși ar părea excelentă, nu spune totuși nimic. Dacă ne gândim desigur la condițiile în care a fost obținută victoria. Panaitescu va căuta și va reuși deci, să confirme întru totul cele spuse mai sus, învingând într'un mod cât mai categoric, pe norocosul său învingător.

Programul, în întregime, are următoarea înfățișare:

PROFESIONIȘTI

D. Panaitescu — Al. Marinescu. Match în 10 reprize a 3 minute.

AMATORI

Ștefan Cojocaru (Galați) — Gh. Bidrinski (București).

Aurel Jercan (Galați) — C. Tutoianu (București).

Marin Moscu (Galați) — Mih. Mazari (București).

Nic. Panaitescu (Galați) — Gh. Cojocaru (București).

Const. David (Galați) — Gh. Corcodel (București).

Al. Meschi (Galați) — Costel Ștefănescu (București).

V. Boanță (Galați) — George Georgescu (București).

Un match van Klaveren-Christoforidis

După lungi tergiversări, organizatorul Ridder a reușit să obțină semnătura boxeurilor Bab van Klaveren și Christoforidis.

Aceștia se vor întâlni în ziua de 14 Noembrie la Rotterdam într'un match de 15 reprize.

Cu această ocazie olandezul van Klaveren își va pune în joc titlul de campion mijlociu al Europei.

Pentru a-și desăvârși forma, campionul va lua un ultim galop în astă-seară. Adversarul său este irlandezul Paddy Roche, un tânăr înzestrat cu un punch formidabil.

Regulamentul curselor de Duminică

CICLISM

Art. 1. — F.R.S.C. organizează în ziua de Duminică 23 Octombrie a. c. cu începere dela ora 9 dim. pe velodromul soc. ACSA din șoseaua Olteniței, o reuniune ciclistă, în cadrul căreia se vor disputa un match omnium pentru categoria 3-a și începători și un match omnium pentru categoria 1-, și 2-a.

Art. 2. — Matchul omnium pentru categoria 3-a și începători este compus din următoarele probe:

a) Cursă de viteză.

b) Cursă de eliminare.

c) Domifond 10 ture cu adițiune de puncte la fiecare 2 ture.

Art. 3. — Pentru matchul omnium de categoria 3-a și începători se vor decerna 3 medalii, pentru primii trei clasați.

Art. 4. — Matchul omnium pentru categoria 1-a și 2-a se compune din următoarele probe:

a) Cursă de viteză.

b) Un tur contra cronometru.

c) Demifond 20 de ture cu adițiune de puncte la fiecare 2 ture.

Art. 5. — Pentru matchul omnium de categoria 1-a și 2-a se vor decerna următoarele premii primilor trei clasați: 1) 300, 2) 200 și 3) 100 lei.

Art. 6. — Cursele se aleargă în conformitate cu regulamentul FRSC.

Art. 7. — Alergătorii sunt obligați să vie într'o ținută reglementară, cu ghidoanele la biciclete bușonate, fără fluturi și fără frâne.

Art. 8. — Inscrierile însoțite de taxa de lei 10 (zece) pentru categoria 3-a și începători și de lei 20 (douăzeci) pentru categoria 1-a și 2-a, se primesc până Vineri 21 Octombrie a. c. ora 18, la sediul FRSC din calea Victoriei 29 etaj.

Art. 9. — Oficiali ai reuniunii sunt domnii:

Comisar general: C. Marinescu.
Comisari: Cr. Nicolau, V. Munteanu, M. Antonescu.
Judecător de sosire: N. Chircu.
Starter: ing. D. Drugeanu.
Cronometror: căp. C. Zamfiropol.
Speaker: H. Mihăilescu.
Comisari de pistă: N. Jugaru.
Comisari de virage: Tănase Ignat, N. Carlaonț, V. Stănescu, C. Popovici.

Intrarea la reuniunea de pe velodromul ACSA se va face gratuit.

Spre o intesificare a raporturilor cicliste între România și țările occidentale

(Continuare din pag. I-a)

tete de onoare, tehnice, de administrare, de primire, de organizare tehnică și sportivă etc., compuse din cele mai de vază personalități ale Olandei, în frunte cu miniștri și comisari ai M. S. Regina, precum și cei mai de seamă conducători ai ciclismului mondial.

De remarcat că la sosirea la hotelurile rezervate dinainte delegaților tuturor țărilor, aceștia au găsit serviete speciale făcute pentru ei, cuprinzând tot felul de instrucțiuni, programe, tichete, regulamente etc., cari au dat tuturor delegaților posibilitatea de a putea să ia parte la toată mișcarea celor 8 zile, fără nici cea mai mică dificultate și fără avea nevoie de însoțitori, cu toate că aceștia au fost puși pretutindeni la dispoziția delegaților.

Pentru o eventuală lămurire alături aci câteva din formularele și programele predate delegaților.

S'au discutat probleme de ordin tehnic sportiv în legătură cu mișcarea generală ciclistă și în special cu viitoarele congrese și campionate mondiale.

Subsemnatul, în calitate de delegat al F. R. S. C.-ului am luat parte numai la discuțiile referitoare la punctul 10 din ordinea de zi, în legătură cu transformarea articolului 42 din regulamentul internațional de ciclism, raliindu-mă la teza susținută de către delegații Marii Britanii și ai Statelor Unite, teză care a fost adoptată de congres.

S'a stabilit că congresul și campionatul mondial 1938 se va ține în Italia și cel din 1940 în Franța și s'a luat act pentru congresul din 1941, a fost introdusă o cerere a Poloniei, cerere nesusținută pentru că Polonia nu posedă un velodrom reglementar.

S'a acordat României în congresul internațional de ciclism 2 voturi și i s'a cerut participarea la cel de al 2-lea congres anual, care se va ține în Februarie 1938 la Paris.

Fără a produce nici un fel de interpelare, fără a face nici o sugestie în cadrul congresului și numai cu titlul particular, am făcut tatonările necesare pe lângă persoanele conducătoare ale U. C. I.-ului, asupra tehnicei obținerii onoarei de a organiza un congres și un campionat mondial în România, precum și asupra obligațiilor ce le incumbă un astfel de angajament. Mi-am culeș toate datele, nu am făcut nici un fel de propunere, nici măcar particular, dar am putut afla că U. C. I.ul neprimind încă un răspuns definitiv din partea Poloniei pentru congresul și campionatul din 1941, este dispus să primească în Februarie și alte cereri pentru aceeași dată.

Cum organizarea unui campionat și aunui congres internașional de ciclism la București ar constitui una din cele mai mari manifestări și ar fi poate mijlocul cel mai practic de a da un definitiv impuls mișcării cicliste din România, cred că onoratele foruri superioare sportive vor binevoi să ia în considerare o viitoare propunere pe care o vom face și a cărei acceptare ar constitui eventual dreptul și onoarea pentru F. R. S. C. de a cere congersului din Februarie, organizarea campionatului și a congresului la București în 1941.

Problema velodromului

Am cercetat în amănunțime faimosul velodrom olimpic de la Amsterdam cu o pistă de 500 m. Pista este lată de 10 m. servind la tot felul de curse cicliste și este astfel calculată încât permite viteze de 100 km. pe oră, la curse după motor. Cele mai confortabile locuri în tribune pentru peste 50.000 persoane, cele mai perfecte instalațiuni sub grandenuri pentru atleți și cicliști, fiecare având cabină separată.

D. V. CANARACHE

Tipul velodromului de pe stadionul din Amsterdam, fiind prea mare pentru eventuala realizare a unui velodrom în România, am luat la Paris contact cu directorul serviciului de lucrări a ziarului l'Auto, la Vélodrome d'Hiver și la Parc des Princes, domnul Jo. Haour, ingenieur des Arts et des Manufacture, din Paris XVI, rue la Fontaine 65. Domnia sa este autorul splendidului velodrom de recentă construcție de la Parc des Princes, tot domnia sa a refăcut velodromul de iarnă și este acela care permanent se ocupă cu întreținerea lor.

In compania domnului Jolly, directorul rubricei cicliste de la l'Auto, am vizitat cu domnul inginer Haour, toate velodroamele Parisului inclusiv Buffalo și cele 4 velodroame municipale, ajungând la o înțelegere principială cu domnul inginer Haour de a-mi executa la cerere un plan de velodrom pentru circa 454,54 m. și altul pentru 333,33 m., contra unui onorar care se va fixa ulterior și am luat deasemeni asentimentul d-sale ca în eventualele realizări să se deplasieze la București pentru a controla lucrările pe teren deoarece — trebuie bine relevat — construirea pistei și în special a virajelor constituie cea mai importantă problemă și în acelaș timp cea mai dificilă problemă, a unui velodrom.

Majoritatea velodroamelor sunt greșit calculate și nu permit anumite viteze sau ocazionează dese accidente. De aceea o pistă justă, precisă, nu poate fi făcută decât numai de un specialist, un consacrat și nu sunt suficiente planuri obișnuite ci trebue supravegherea și controlarea lucrării pe teren.

Cu ceeace am mai văzut în domeniul ciclist în Belgia, Germania, Franța și celelalte țări occidentale și chiar în Bulgaria, îmi permit să afirm că fără velodrom, o mișcare ciclistă nu va putea niciodată să facă pași repezi către progres și nu va putea prezenta niciodată adevărata valoare a sportului ciclist.

Alergătorii au absolută nevoie de un permanent antrenament pe pistă, fapt care la noi sunt complect lipsiți, pentrucă federația nu are nici direct, nici indirect la dispoziție un velodrom reglementar. Viteziștii nu pot deveni viteziști decât dacă au la dispoziție un velodrom. Fondiștii și demifondiștii pierd jumătate din posibilități, dacă nu au la dispoziție un velodrom.

Cursele de viteză naționale și reuniunile internaționale nu se pot desfășura, în lipsa unui velodrom. Despre recorduri nici nu poate fi vorba. Un velodrom pe care să se poată antrena în condițiuni normale sute și mii de începători și toți licențiații cicliști, constituie de fapt pepiniera ciclismului.

Un astfel de velodrom modern și reglementar este urgent și strict necesar la București, chiar dacă s'ar renunța la început la un număr de locuri pentru public, începându-se cu tribune pentru 5—10.000 de persoane, cu posibilitatea unei măriri. Un astfel de velodrom în beton, ar costa între 5—10.000.000 lei, fără să se socotească terenul, care trebuie să aibă o suprafață de 15—25.000 metrii pătrați și ar cuprinde la 454 m. un teren de footboll, la 333 m. numai, terenul de footboll fiind exclus. Velodromul acesta ar da posibilitatea reuniunilor și campionatelor internaționale și ar trebui imediat realizarea a cel puțin 5 velodroame în diferite centre din provincie: Arad, Timișoara, Sibiu, P. Neamț sau Bacău, Craiova sau Iași. Bine înțeles velodroamele din provincie urmând să se facă cu cheltuieli minime, cu pista de pământ bătut și câteva tribune de lemn, pentruca să coste mai puțin.

Prin aceasta s'ar realiza minimum absolut necesar, dacă ținem seama că o țară ca Bulgaria are circa 20 velodroame de beton și tot atâtea de pământ.

CICLO-TURISMUL

Precedând congresului internațional de ciclism și campionatului mondial din Amsterdam, am avut onoarea de a participa la congresul internațional al comisiunii internaționale de ciclo-tursm, constituită anul trecut. Congresul a fost prezidat de d. E. Schoeters din Anvers, care este inițiatorul acestei extrem de importante organizațiuni în curs de definitivare. Problema ciclo-turismului, care este în occident într'un uimitor progres, se impune și la noi cu atât mai mult cu cât din an în an se construiesc cât mai multe șosele ciclabile și massele populației (amatori, plaisiriști, funcționari, lucrători cari utilizează bicicleta ca mijloc practic de locomoșțiune) sunt stăpânite de pasiunea și interesul bicicletei.

Deaceea afilierea noastră la comisiunea internațională de ciclo-turism este binevenită.

Desbaterile asupra reglementării ciclo-turismului, a regulamentelor internaționale pentru selnale, iluminare, frâne etc. s mai ales pentru tripticul internațional care să faciliteze trecerea ciclo-turiștilor dintr'o țară într'alt,a au avut o deosebită însemnătate pentru noi, ca și problema consrtuirii drumurilor speciale ciclabile cu fâșii de ciment sau asfaltat, late de 80 cm. dealungul șoselelor, drumuri cari au luat o extraordinară dezvoltare în special în Olanda și Danemarca, întinzându-se pe mii de kilometri și oferind un spectacol grandios de civilizare, siguranță și sportivitate în massă.

E o problemă care se impune și la noi și pentru care îmi voi permite să fac în primul sezon următor, propuneri concrete pentru realizarea unor începuturi așa zise de probă, pentru distanțe reduse. Pe de altă parte în cursul acestei ierni voi căuta să pun la punct lucrările necesare în primăvară a unei campanii pentru organizarea ciclo-turismului în București și în câteva centre din provincie.

Cooperarea statelor din Europa Centrală și Balcani

Profitând de împrejurarea că la congresul internațional de la Amsterdam se găseau cei mai mulți președinți de federații afiliate la U. C. I. și n urma discuțiunilor ce le-am avut anticipat cu conducătorii U. C. I.-ului referitor la faptul că numeroase state din centru Europei și din regiunea sud-estică, deși au bune elemente cicliste, buni și animați conducători, nu pot totuși găsi o cooperare mai strânsă cu mișcarea ciclistă occidentală pentrucă Franța, Belgia și Italia ciclismul a ajuns la o desvoltare maximă distanțând în proporții uimitoare mișcarea din celelalte țări, am luat inițiativa acțiunii comune în cadrul U. C. I.-ulu a statelor așa zisă cu «activitate inferioară» pentruca:

1. Să găsim formula participării elementelor noastre în ansamblul vieții cicliste occidentale;

2. Să găsim formula participării elementelor strălucite din occident care au ajuns la poziții și pretenții materiale excesive, în cadrul mișcării cicliste din țările noastre;

3. Să găsim formula intensificării activității dintre noi, adică România, Polonia, Cehoslovacia, Iugoslavia, Bulgaria, Turcia și Grecia. pentru ca să facem în toate aceste țări cu participarea noastră a tuturor, competițiuni de anvergură pe piste, pe șosele și între țări, obținând astfel toți împreună, rezultate tehnice și valorificarea elementelor care să poată fi puse în contact cu marea mișcare din occident.

In acest scop am avut câteva conferințe cu domnii ing. Szmesk, președintele federației poloneze și ing. Rudolf Kaiser, președintele federației cehoslovace, căzând toți trei de acord să convocăm la București o conferință a președinților tuturor statelor mai sus notate și instituind aci un birou, să pornim la lucru.

VENITURILE F. R. S. C.-ULUI

Am mai avut prilejul să atrag atenția iș de astă dată îmi voi permite să insist asupra celui mai important capitol a problemii ciclismului în România, fără de care nu se poate porni la o desvoltare concretă: veniturile materiale.

Astăzi F. R. S. C.-ul, în afară de slabele subvenții pe care le poate obține dela U. F. S. R. nu are mai mult de circa 20.000 lei proveniți din taxe de licență, ceeace constituie o sumă ridicolă.

Federația Română a societăților de ciclism, pentru ca să poată organiza curse, are nevoie totdeauna de numeroase automobile care să poată să transporte la sute și mii de kilometri membrii, oficialii și tehnicienii, materialele de rezervă etc.

Alergătorii cicliști de fond au nevoie totdeauna de o alimentare specială și consistetnă, au nevoie de materiale, biciclete, cauciucuri, foar te multe cauciucuri, piese de schimb etc. care se cifrează pentru fiecare alergători la zeci de mii de lei.

Premiile în bani sau materiale constituie alt capitol important.

Pentru orice cursă, alergătorii trebuie să se antreneze și antrenamentul necesită multe zile fără lucru, alte materiale, alte alimente, etc. Toate aceste pentru o activitate mediocră, însumează câteva sute de mii de lei.

Organizările cicliste din provincie, unde sunt mii și mii de elemente neîncadrate, reprezintă alte cheltueli importante.

Velodromul care trebuie negreșit să se construiască cât mai repede ar cere F. R. S. C.-ului milioane. Desigur că având un velodrom, având mii de cicliști organizați în provincie, având curse multe, se poate ajunge ușor în 2—5 ani la un număr de 10—20.000 de licențiați și la competițiuni cari să poată procura oarecari venituri.

Care este situația în alte țări?

In occident, ciclismul a ajuns un sport spectaculos, mai productiv de cât fotoballul. Cum pretutindeni în Franța, Belgia, Italia, Germania, federațiile respective au sute de mii de licențiați, cari prin taxele care le plătesc se înglobează zeci de milioane, la dispoziția federașiilor. Ciclistii nesportiv propriu zis, prin milioanele de practicanț încadrați înfotdeauna, oferă chiar diverselor state posibilitatea de încasare de zeci de milioane și chiar sute de milioane lei.

In alte țări, cum este Germania, Polonia, Bulgaria, Cehoslovacia, Turcia, chiar, statul a înțeles să vie în ajutorul ciclismului cu multe milioane. In Polonia, ciclismul este protejat și susținut de organizațiuni militare. In Turcia, guvernul afectează anual 3—4.000.000 lei mișcării cicliste.

In Bulgaria, ca și în alte țări, federația ciclistă are câteva zeci de mii de membrii, veu organizări pe provinci, județe, chiar pe sate.

Federația Bulgară posedă un venit anual de câteva milioane de leva prin ismplul fapt că oricare biciclist din cuprinsul țării care nu este înscris în cadrele federației, plătește o taxă de zece ori mai mare pentru numărul bicicletei, decât aceia pe care o plătește un membru al federației. Astfel, toși posesorii ed biciclete din Bulgaria, în loc să plătească 1000 leva către stat plătește numai 1.50 leva, astfel repartizați:

50 către federația de ciclism,
50 către organizațiile locale,
50 către stat, poliție, județ etc.

In felul acesta federația și organizațiunile locale au bani dar — mai ales — au sub control și sub ordin zeci de mii de bicicliști disciplinați sportivicește și cetă enește, organizați în grupe mai mici și mai mari cu comandanți conștienți cari în orice moment sunt la dispoziția federașiei pe biciclete, gata antrenați și echipați și tot astfel sunt la dispoziția statului o adevărată armată de bicicliști.

Propun imediata realizare în federația noastră a sistemului din Bulgaria.

Ciclismul în armată

Cei mai multi din bicicliștii, astfel obligați să figureze și să activeze în cadrele federației, sunt tineri sub 20 de ani, cari constituie adevăratе batalioane de premilitari. Bicicliștii cari sunt pregătiți astfel pentru ca după un an sau doi, în armată să poată complecta cadre speciale de soldati ciclisti, cadre cari la noi nu există astăzi și de care fără îndoială, este mare nevoie. Ciclistul fără antrenament, fără dragoste de bicicletă si fără pricepere, nu poate fi improvizat un bun soldat ciclist.

Astăzi mai mult ca ori când, ciclistul ca simplu soldat de infanterie purtător de mitraliere chiar curier, sanitar, etc. este în primul plan al organizării speciale chiar în Franța, unde Uniunea Velocipedică are misiunea specială de a pregăti cadreel printr'o cooperare oficială cu ministerul armatei franceze.

Un punct important în acest domeniu il constituie și posibilitățile de organizare la noi a bicicliștului cu schimbul în armată, după principiul călărașului cu schimbul, bicicleta înlocuind calul.

O astfel de realizare este simplă și sesizarea forurilor superioare ale armatei noastre ar trebui să se facă, cât mai curând, în acest sens.

Fabricarea bicicletelor în țară

Este o problemă care pe măsură ce timpul trece devine tot mai importantă. In timp ce străinătatea are sute de fabrici de biciclete, în România nu există decât una singură în Ardeal și aceia bazată pe concepții pur speculative, mergând atât de departe încât la adăpostul ideii de încurajarea industriei naționale, importă piese detașate pe care în loc să le utilizeze la fabricarea copiecă a bicicletei, le vinde pe piață ca piese detașate, obținând câștiguri fabuloase.

O fabrică de biciclete la București, est eabsolut necesară și pentru apărarea națională și pentru dezvoltarea ciclismului, pentru asigurarea pe piață a unei mașini bune și ieftine. Avem maeștrii specializați cari ar putea din primul an să realizeze în construcție locală peste 50 la sută dintr'o bicicletă și cu timpul ar putea ajunge să fabrice bicicletele sută în sută oferind-o pe piață cu 20—30 la sută mai eftin decât se vinde astăzi.

O curioasă constatare am făcut observând că financiarii și industriașii noștrii nu s'au gândit și nu s'au încumetat să activeze în această direcție, carec onstituie nu numai o binefacere pentru țară, dar desigur și o bună afacere industrială și comercială.

Actualmente sunt în curs de tratative câteva persoane dispuse să alcătuiască un capital în acest scop, iar eu am angajat deja în principiu — cu titlul personal — posibilitatea obținerii licențelor de fabricare a 2-3 tipuri de biciclete consacrate în occident.

La timpul său voi cere în legătură cu aceasta și sprijinul onoratelor foruri superioare.

Președintele F. R. S. C.
VASILE CANARACHE